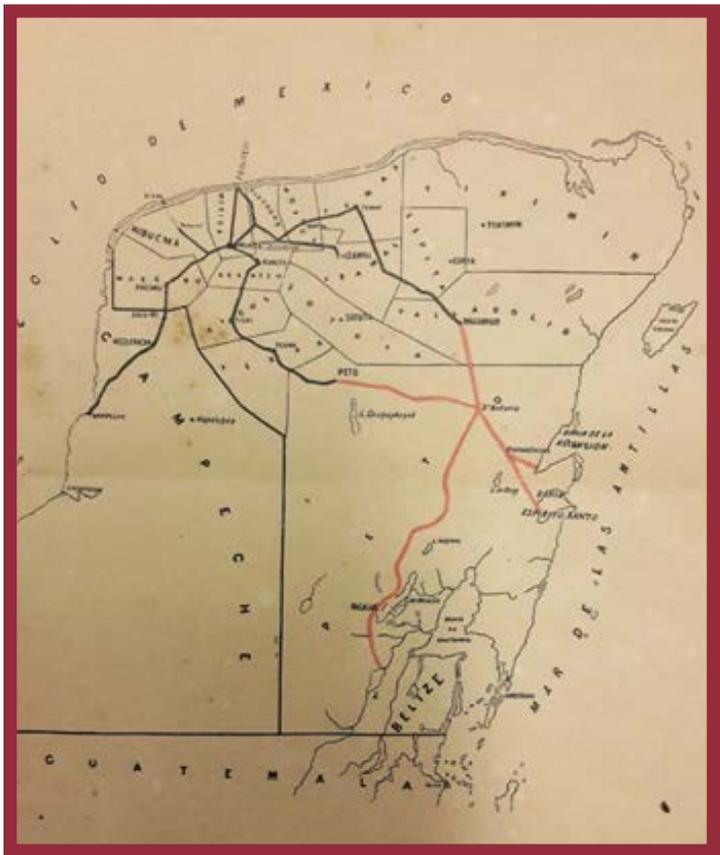


Los caminos de hierro en Yucatán (1876-1977)

Ricardo Manuel Wan Moguel



Líneas férreas en Yucatán, 1910.
Fuente: Biblioteca Yucatanense, Fondo:
Reservado, Informe del consejo de
administración, director general y
comisarios presentados en la asamblea
general ordinaria, Mérida, 1910.

A mediados del siglo XIX surgieron los primeros proyectos para construir un camino de hierro en la península de Yucatán. Sin embargo, no prosperaron hasta 1876 cuando comenzó a edificarse la vía férrea de Mérida hacia el puerto de Progreso, que terminó de construirse hasta 1881. También se construyeron vías para conectar la capital yucateca con algunos municipios como Peto, Valladolid, Izamal, Muna y, además, con Campeche, línea inaugurada en 1898. Estos ferrocarriles se erigieron con inversión privada, donaciones y subvenciones del gobierno.¹

De 1876 a 1901, operaron cinco compañías estatales.² Todas estaban encabezadas por

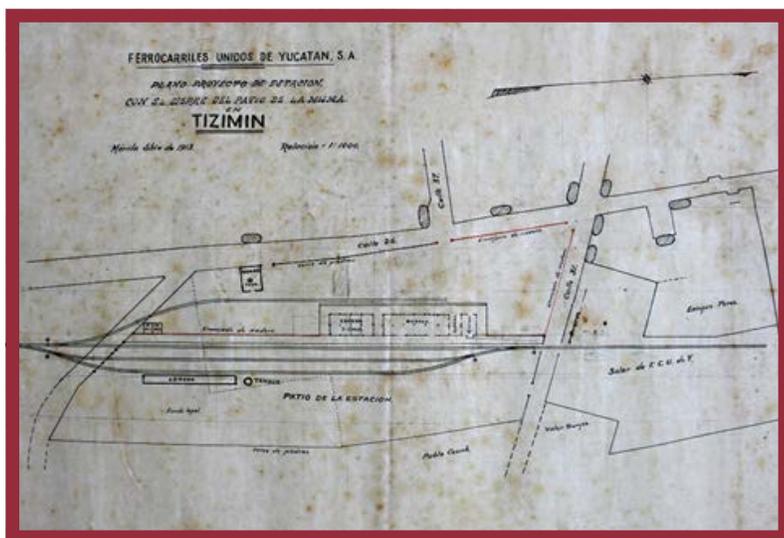
1. Por ejemplo, en 1881, cuando Francisco Cantón recibió la concesión por 99 años de la vía de Mérida a Valladolid, el Estado libró de impuestos los materiales para la construcción ferroviaria, le otorgó el derecho de vía y los terrenos necesarios para las estaciones, los almacenes y otros edificios necesarios. Biblioteca Yucatanense, Fondo: Reservado, La razón del pueblo, No. 15, 1881.

2. La del ferrocarril de Mérida a Progreso con ramal a Izamal, la Compañía Peninsular de Ferrocarriles, la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, la Compañía del Ferrocarril Muelle y Almacenes del Comercio y la Compañía Constructora del Muelle Fiscal.

personajes importantes dentro de la sociedad yucateca que tenían intereses en el comercio y transporte del henequén. En 1902 se fusionaron en una sola: Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY). Se fundó con 23 millones de pesos. Se nombró un consejo de administración compuesto por ocho miembros propietarios, un director y un subdirector.³ En 1908, FUY adquirió la línea de Mérida a Peto con una extensión de 153 kilómetros y un ramal de 49 kilómetros al municipio de Sotuta. El propietario, Rodulfo G. Cantón, recibió \$2,100,00 por todo el material rodante, los muebles, las herramientas, 21 predios en la ciudad de Mérida, 23 en Tekax y 7 en Izamal.⁴ Con esta compra controló una vasta red ferroviaria por puntos estratégicos de más de 900 kilómetros dentro de la península. A pesar de ello, la situación económica de FUY no era la mejor. Incluso una revisión somera de los informes del consejo de administración deja ver que la cantidad de dinero que entraba a sus arcas era menor a sus egresos.

En 1910 se solicitó un préstamo de £ 825 a inversionistas extranjeros encabezados por los británicos Bruno Von Schröder, Walpole Greenwell y el estadounidense Ernst Thalmann Baronet, lo que causó que dejaran hipotecados todos sus bienes. A pesar de la crisis, las obras siguieron ejecutándose, ya que en 1913 se destinaron \$635,979 para adquirir y mejorar propiedades en los municipios de Tizimín, Sotuta, Calotmul, Progreso y Espita. Además, se invirtió en los muelles del puerto de Progreso y en el ramal a Sotuta. Vale destacar que la obra más importante de ese año fue el ramal a Tizimín, que terminó por consolidar el sistema ferroviario yucateco.⁵

Estación de Tizimín.
AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Planos, Caja 8, Exp. 6.



3. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Asamblea General, Caja 1, Exp. 2.

4. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: informes, Caja 8, Exp. 6.

5. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Asamblea General, Subserie: Informes, Caja 9, Exp. 14.

Con el desarrollo de la Revolución Mexicana, las condiciones de los ferrocarriles en México cambiaron. Las grandes inversiones y obras quedaron atrás y algunas vías e instalaciones fueron tomadas como arma de guerra y por ello destruidas. Venustiano Carranza mandó a incautar los ferrocarriles que sirvieron para afianzar su proyecto de nación. En Yucatán, el 26 de marzo de 1915, el ejército constitucionalista se adueñó y militarizó las oficinas, los talleres y las dependencias de FUY; se puso al mando de la compañía y nombró en los puestos más importantes a personas cercanas. Salvador Alvarado dice que los Ferrocarriles Constitucionalistas atravesaron por un buen momento durante la incautación debido a que cambió el material rodante y se realizaron diversas construcciones para facilitar el transporte del henequén.⁶ Sin embargo, no se ha analizado con detenimiento este periodo. Cabe destacar que Alvarado usó el ferrocarril para consolidar sus proyectos. Por ejemplo, emitió pases libres para que los militares se desplazaran a distintos puntos del Estado⁷ y otorgó facilidades de transporte a los directores de las escuelas rurales.⁸

El 18 de junio de 1917, los accionistas a los que se les había incautado los ferrocarriles pidieron la devolución de sus propiedades. Renunciaron a realizar reclamos económicos por daños y perjuicios si el gobierno tampoco los hacía. Según un informe emitido en esas fechas las autoridades estatales les devolvieron “56, 443 en oro nacional, 269 en plata y 390 dólares en papel metálico”.

6. Salvador Alvarado, Carta al pueblo de Yucatán: Mi sueño, 1988, pp. 38-39.

7. AGEY, Fondo: Poder ejecutivo Salvador Alvarado 1915-1917, Sección: Departamento de Educación Pública, Serie: Educación Pública, S/c, Vol. 21, Exp. 28.

8. AGEY, Fondo: Poder ejecutivo Salvador Alvarado 1915-1917, Sección: Jefatura de armas del Estado, Serie: Comunicaciones, S/c, Vol. 96, Exp. 48.

Se creó un nuevo consejo de administración que encabezaron Carlos Castro Morales, Manuel Cepeda, Antonio Acevedo, Domingo Mendiburu y Oliverio Cronwel Méndez.⁹ En esos años se trabajaba a marcha forzada para terminar de construir una estación central, que se comenzó a edificar desde principios del siglo XX, pero debido a que los precios de los trabajos y materiales se elevaron considerablemente, no se lograba terminar. Además, se estaba construyendo un hospital que serviría para dar atención a los rieleros que sufrieran algún accidente o enfermedad al trabajar. En 1920 fueron inaugurados los dos inmuebles por el gobernador de Yucatán, Antonio Ancona Albertos.¹⁰

Gracias a un informe emitido en ese año, sabemos que la empresa se dividió en ocho sectores para su administración: el mantenimiento de vías y estructuras con seis áreas, el mantenimiento de equipo, la sección de conducción de transportes, la sección de gastos generales, la sección de expés, el mantenimiento de muelles y la sección de tranvías de Progreso y la Escuela Belem de Zárrega.¹¹ En esos años, los ingresos de FUY apenas eran suficientes para cubrir sus gastos. La situación fue similar en la década de 1930, cuando entraron a sus arcas \$4,081,989 y se gastó \$3,795.831, esto indica que tuvo un bajo margen de ganancias.¹² Sin embargo, las cosas empeoraron en los años siguientes. En 1942, los ingresos de FUY fueron de \$3,886,560 y los egresos de \$4,452,882, es decir, tuvo una pérdida de \$566,261. Esto impidió adquirir materiales indispensable para

9. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sección: FUY, Serie: Consejo de Administración, Sub serie: Actas de Consejo, Caja 20, Exp. 17.

10. Gabriel Ferrer de Mendiola, Historia de las comunicaciones, en Enciclopedia yucatanense, Mérida, Gobierno de Yucatán, 1947, pp. 507-626.

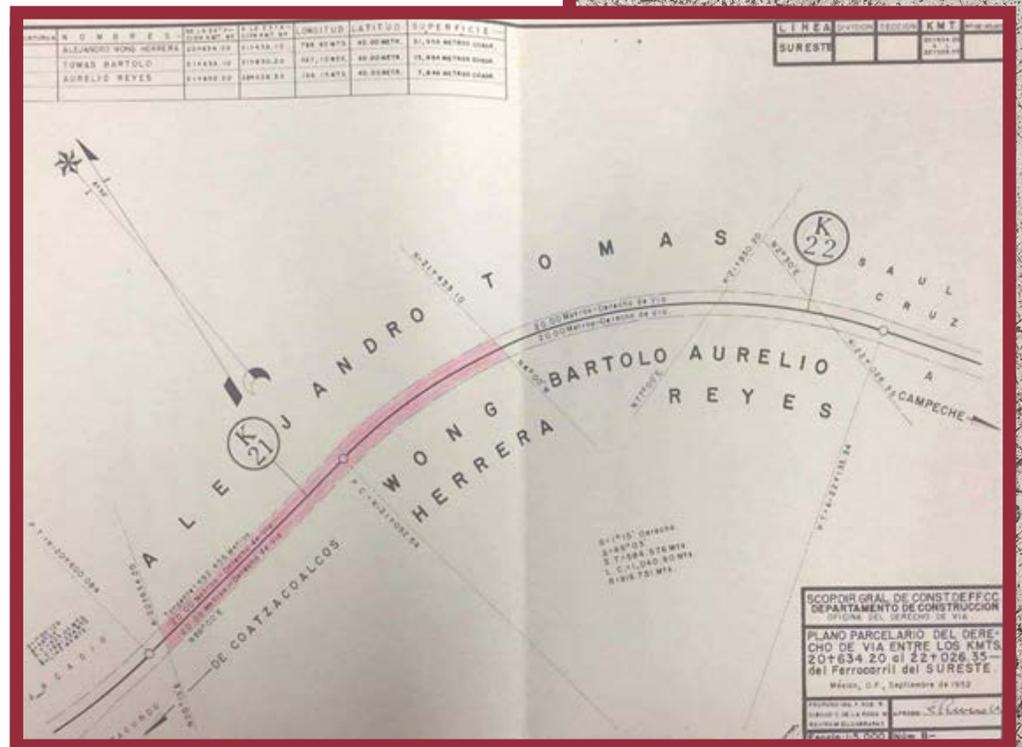
11. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: personal, Caja: 269, Exp. 759.

12. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Caja 5, Exp. 35.

la conservación de vía según notificó el gerente, Miguel Mier y Terán.¹³

Es preciso señalar, que desde el gobierno de Lázaro Cárdenas (1934-1940) se comenzaron las obras para unir la península yucateca con el resto de México. En 1935, las brigadas de obreros se distribuyeron en diversos puntos de los estados de Chiapas, Veracruz, Campeche, Tabasco y Yucatán por donde pasaría el “Ferrocarril del Sureste”. En esos años, el gobierno federal tuvo que resolver numerosos conflictos de tierra con propietarios particulares que se vieron afectados por la construcción de las obras. Entre ellos, el de Beatriz Cano, cuya propiedad ubicada en Teapa, Tabasco, fue atravesada por las vías en 1943. La afectada recibió \$175.95 por los daños que le ocasionaron.¹⁴ Situación similar se presentó con Alejandro Wong, quien fue remunerado con \$70 por las afectaciones de sus terrenos en Coatzacoalcos, Veracruz.¹⁵

Plano parcelado de derecho de vía en Coatzacoalcos.
Fuente: AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarril del Sureste, Sección: Gerencia general, Serie: Departamento jurídico, Caja 64, Exp. 14.



13. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Caja 67, Exp. 50.

14. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarril del Sureste, Sección: Gerencia general, Serie: Departamento jurídico, Caja 64, Exp. 11.

15. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Subfondo: Ferrocarril del Sureste, Sección: Gerencia general, Serie: Departamento jurídico, Caja 64, Exp. 14.

En 1950, los trabajos de la primera parte de la línea terminaron y se puso en servicio la vía de Coatzacoalcos a Campeche.¹⁶

A pesar de la titánica tarea, en un informe emitido en noviembre de 1950, un comisario de la empresa informó al consejo de administración que por falta de recursos económicos las obras realizadas hasta ese año se habían hecho con mala calidad para ahorrar dinero. Lo que hacía que el 70% de las líneas fueran “prácticamente inservibles, teniendo rieles que provocaba que la explotación fuera lenta, cara, peligrosa y antieconómica”. Se menciona que al menos 167 furgones tenían una antigüedad de más de 30 años y que las locomotoras eran “anticuadas” porque ya habían cumplido su vida útil de 40 años.¹⁷ Aún con ello, las obras continuaron y siete años más tarde, se inauguró la vía de Mérida a Campeche que estaba conectada a su vez con Coatzacoalcos y el centro del país.¹⁸

El 10 de febrero de 1974 se realizó un inventario para conocer el equipo rodante con el que contaba la empresa. Se registraron 28 locomotoras de vía ancha construidas entre 1951 y 1972; 8 locomotoras de vía angosta que databan entre 1949 y 1961; 175 furgones de vía ancha, la mayoría de ellos construidos entre 1957 y 1969¹⁹, adquiridas a un precio entre los \$102,000 y \$172,000. La empresa también tenía 20 plataformas Piggy Back, 75 carros tanque, 202 jaulas, 56 góndolas, 19 caboosses y 137 plataformas. Respecto a los coches, había 13 de primera clase, 36 de segunda, 8 dormitorios, 4 comedor y 15 correo express.²⁰ Además del equipo rodante, la empresa tenía material en los talleres de Teapa, Tenosique, Coatzacoalcos, Campeche y, por supuesto, Mérida.

16. Ricardo Manuel Wan Moguel, “El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)”, Mirada ferroviaria, 2020, pp. 5-14.

17. Biblioteca Yucatanense, Fondo Reservado, Informes del Consejo de administración de los señores comisarios de la compañía y balance general, presentados y aprobados en la asamblea general de accionistas al ejercicio social del año 1948, Mérida, 1949.

18. Ricardo Manuel Wan Moguel, “El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)”, Mirada ferroviaria, 2020, pp. 5-14.

19. Tres de ellos eran de 1918.

20. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Sección: Controlador General, Serie: Almacenes, Caja 19, Exp. 9.



Talleres de La Plancha, Mérida Yucatán, 1961.
Fuente: AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Gerencia general, Sub serie: Planos, Caja: 274, Exp. 55, 1961.

En esos años, Ferrocarriles Unidos del Sureste tenía una gerencia general compuesta por una oficialía mayor y los departamentos técnicos, de compras, jurídicos, de personal, representación en México y de agentes especiales. Además, había una subgerencia de operación, un controlador general y una subgerencia de vías y estructuras con residencias en Teapa, Escárcega y Mérida.²¹ Cabe señalar que el 17 de enero de 1977, durante el mandato de José López Portillo, se publicó en el Diario Oficial de la Federación un decreto para que las empresas Ferrocarril del Pacífico, Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, Ferrocarriles Unidos del Sureste y Ferrocarriles Sonora Baja California se unieran bajo el mando federal. Según el artículo tercero del decreto, el objetivo de esta unión era obtener mejores resultados en la política ferroviaria del país. Vale destacar que se dispuso que una sola persona desempeñara el cargo de director general, así como que la Secretaría de Programación y Presupuesto propusiera la modificación de la organización y operación de las empresas paraestatales.²²

21. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Sección: Gerencia General, Serie: Administración, Caja 1, Exp. 5.

22. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Sección: Controlador General, Serie: Departamento jurídico, Caja 1, Exp. 13.

A modo de cierre, podemos decir que la historia del ferrocarril en Yucatán se está escribiendo. Debido a que fue durante la gestión de Porfirio Díaz cuando los ferrocarriles tuvieron un auge sin precedentes, poco o nada se ha dicho de los años posteriores, cuando los caminos de hierro conectaron “la lejana” península yucateca con el resto del país. Además, prevalece la visión de los ferrocarriles como símbolo del progreso y no se ha abordado los perjuicios que trajo consigo como el despojo de las tierras o la especulación de los terrenos. Los tiempos venideros serán importantes para analizar profundamente la historia de este medio de transporte en la centuria pasada.

Bibliografía

Siglas y referencias:

AGEY: Fondo Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán
Biblioteca Yucatanense, Fondo: Reservado
Poder ejecutivo Salvador Alvarado 1915-1917.

Folletería:

La razón del pueblo, 1881.

Informe del consejo de administración, director general y comisarios presentados en la asamblea general ordinaria, 1910.

Bibliografía:

ALVARADO Salvador, Carta al pueblo de Yucatán: Mi sueño, México, Maldonado Editores, 1988.

FERRER Mendiola Gabriel, “Historia de las comunicaciones”, en Enciclopedia yucatanense, Ediciones del gobierno de Yucatán, 1947, pp. 507-626.

WAN Moguel Ricardo Manuel, “El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)”, Mirada ferroviaria, 2020, pp. 5-14.